

3.3.4.2.2. Circunvalación Norte

En la zona costera comprendida entre Valleseco y Anaga se produce la conexión del nuevo vial de la Circunvalación Norte con la TF-11. En este área existe una cierta limitación espacial, motivada por la proximidad de las laderas del Macizo de Anaga al Atlántico. Tal es así, que la instalación de determinadas actividades ha necesitado la excavación de la ladera para generar un espacio que reuniese las condiciones necesarias de superficie y horizontalidad para su establecimiento.

La conexión entre la nueva vía y la TF-11 se produce por medio del Enlace de Valleseco, emplazado a la altura del Centro Insular de Deportes Marinos. Para su construcción se afecta de manera ligera la zona de laderas de la zona NW.

Desde el nuevo enlace, el nuevo viario toma dirección oeste para lo cual ha de ejecutarse un túnel con el que atravesar la zona de La Atalaya. La construcción de este túnel minimiza el impacto visual del nuevo trazado y reduce la afección directa del trazado al preservar el carácter natural que el mismo presenta.



La orografía de supone una primera limitación en el desarrollo de las comunicaciones viarias que tratan de subsanarse mediante el estudio de la red viaria del Área Metropolitana de Tenerife

Éste entorno cuenta como principal uso la función residencial en la zona de los barrancos que lo delimitan, mientras que en su frente costero coexisten con la ubicación de determinadas infraestructuras y dotaciones, como depósitos de combustible, centros escolares, centros sociales (Casa del Mar Policlínica), y el trazado de la TF-11 o carretera a San Andrés.

Con el trazado propuesto la accesibilidad a estos servicios y a la zona este se ven favorecidas al no estar vinculados exclusivamente a la red viaria de la capital para acceder a los mismos.

En la zona residencial de Anaga la traza recupera la superficie. Anaga ha experimentado un notable desarrollo urbanístico a base de bloques aislados. La afección del nuevo viario se produce en la parte baja del barranco, en el que se realiza una cubrición parcial del mismo con la finalidad de poder ejecutar una glorieta en superficie (Enlace Tahodio). La afección en esta zona de Anaga se reduce por ello al entorno de la zona residencial y de viario, así como al cauce del barranco que en la actualidad se encuentra canalizado.



La red viaria y la accesibilidad al espacio se ven favorecidas con el trazado de la Circunvalación Norte

La conexión en superficie del nuevo trazado en Anaga no afecta de manera significativa a los actuales usos en superficie, en parte propiciado por el carácter urbano del mismo, por la existencia de la superficie del barranco que permite su empleo para la ejecución de la glorieta, y los caracteres de la edificación al tratarse de bloque residenciales aislados en parcelas privadas.

El subsuelo de la ladera por donde se encumbra Residencial Anaga acoge un nuevo túnel con el que se minimiza el impacto sobre el espacio construido. Rebasada la ladera sobre la que se asienta, se plantea una glorieta (Glorieta Barranco de la Leña). Su construcción afecta a una serie de tierras agrarias situadas al pie de la ladera, en el borde de la zona urbana y próximas a un depósito de agua.



En algunas zonas, la base de las laderas ha sido trabajada y adaptada por el hombre para obtener un rendimiento agrícola, actividad hoy en decadencia.

Entre los Barrios de Anaga y Pino de Oro la zona de relieve existente, denominada Pico de la Meseta (en cuya base se ha comentado la existencia de parcelas agrarias) se salva mediante la ejecución de un nuevo túnel que se inicia en la glorieta ubicada al oeste de Anaga y se prolonga hasta una nueva (Glorieta del 25 de Julio) a emplazar en el borde este del Barrio Pino de Oro. Nuevamente la ejecución de un túnel, además de solventar la orografía de la zona minimiza el impacto exterior del viario planteado.

La peculiar orografía de las laderas de Anaga conjuntada por la presencia de edificaciones en la zona llana y la progresión que las mismas han tenido por la zona de ladera constituyen factores a tener en cuenta en el trazado de la vía de Circunvalación Norte. Ambos hechos motivan que la infraestructura requiera de la sucesión de una serie de túneles que salven los diferentes condicionantes naturales y humanos, con la finalidad de minimizar el impacto que el trazado genere sobre el medio humano y territorial.

Al este de Pino de Oro se emplaza una nueva glorieta que da salida a la superficie el túnel que libra el Pico de la Meseta. La glorieta 25 de Julio se emplaza en el borde de la zona urbana, en un área de laderas y barrancos, en concreto el Barranco la Ninfa. La construcción deberá preservar la funcionalidad del barranco y precisará de una de ingeniería que permita la integración y construcción en ese espacio del enlace que conecte con la red viaria del barrio.

Entre la glorieta de Pino de Oro y una nueva a emplazar al este de la zona de Las Acacias, un nuevo túnel atraviesa la nueva zona por la que en superficie se encuentra la carretera a Los Campitos.



Como en el pasado, las modernas edificaciones escalan las laderas de una orografía ya de por sí complicada que influye en la solución adoptada.

En este tramo de la Circunvalación Norte, la orografía tiene una gran importancia en la definición de la infraestructura viaria que se plantea. Junto a los espacios naturales, cuya explotación se ha visto dificultada por sus caracteres naturales, en determinados puntos los núcleos de población se han establecido y han crecido por la ladera. El vial que se proyecta, integrado en el sistema viario del área metropolitana, trata de dar servicio a los mismos. Por ello en sus proximidades se plantean enlaces, con la tipología de glorieta que permiten la conexión con la red viaria local y dar servicio a los habitantes de estos ámbitos.

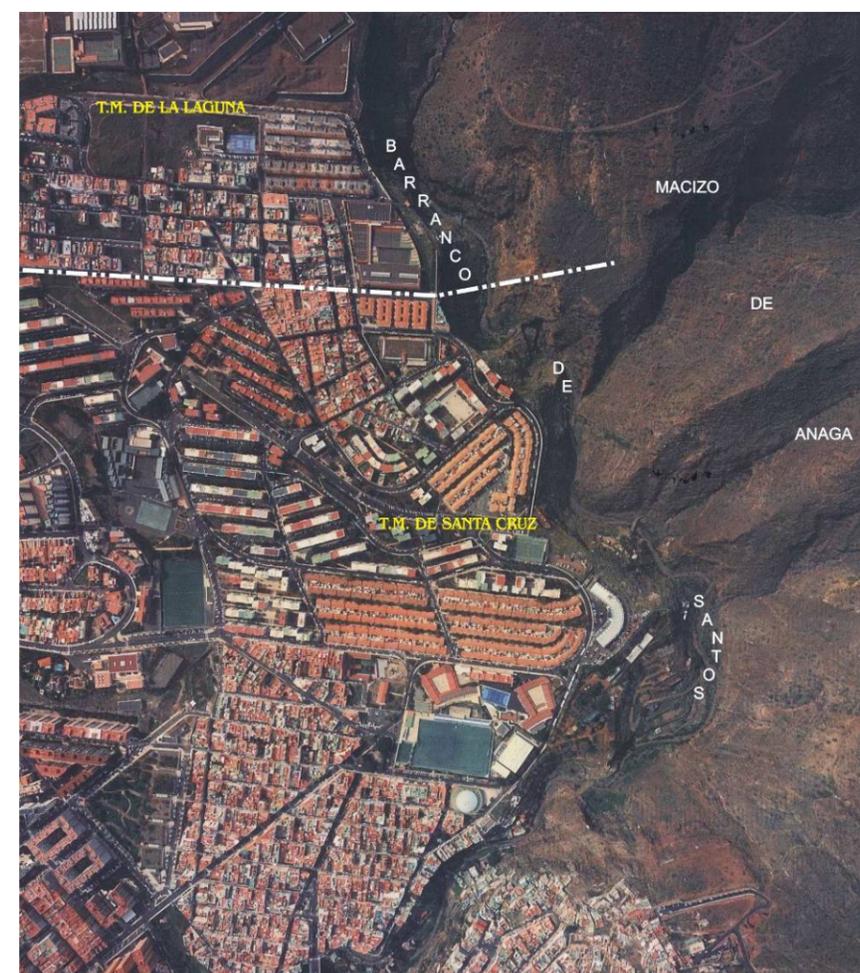
El Macizo de Anaga, junto al valor ambiental que posee, ha orientado el crecimiento urbano hacia La Laguna, ocupando amplias superficies que anteriormente tenían una orientación agraria. El espacio urbano se encuentra separado espacialmente del macizo por la presencia del Barranco de Santos, que recorre y drena una parte importante de la zona norte de la ciudad para desaguar, tras atravesar la ciudad de noroeste a sureste, en la zona portuaria de la Dársena de Los Llanos. De esta manera el Barranco de Santos se convierte en el colector natural de la escorrentía proveniente de las laderas ubicadas al norte de la ciudad.

Tras la glorieta de Las Acacias (Glorieta Colinas de Bellomonte), un nuevo túnel viene a minimizar los impactos en superficie (Barrio Nuevo) para, una vez a cielo abierto la traza salva el Barranco de Santos mediante el oportuno viaducto.

La Circunvalación Norte se desarrolla por dos zonas relativamente diferenciadas. Un primer tramo, el analizado hasta este momento, se desarrolla entre la conexión con la Avda. de Anaga y la zona urbana conocida como las Acacias y Barrio Nuevo. La característica que presenta el trazado por ella es la de avanzar por la zona septentrional tratando de no afectar a la zonas urbanas. La orografía se salva por medio de diferentes túneles con conexiones nivel (4) con el viario de la zona urbana.

A partir del Barranco de Santos, y mediante un viaducto y hasta la carretera de los Valles, la traza en su desarrollo hacia Gracia discurre por el borde norte de la zona urbana, en la cota superior del Barranco de Santos. Se consigue de este modo una mejor conexión con la red viaria de este entorno urbano y se solventan los accidentes geográficos de la zona, puesto que a las laderas de Anaga se suma la orografía generada por el barranco y el tajo generado por el mismo.

El trazado penetra por ello nuevamente en una zona residencial, si bien las características de la misma son notablemente diferentes a la vista en la zona inicial de Anaga, en lo referente a tipología edificatorias, concepción del tramo urbano, base social del mismo, fecha de construcción etc. Se trata de un espacio urbano de mayor antigüedad, constituido por barriadas de planta más compacta, integradas por edificios de diferente cronología y con menor número de alturas. La planta de la ciudad en esta zona no presenta un aspecto único: las calles poseen diferentes orientaciones y las manzanas cuentan con diferentes tamaños motivadas por el trazado de las calles.



El espacio residencial, el Barranco de Santos y los relieves de Anaga condicionan los posibles trazados. El nuevo vial se plantea por el borde superior del barranco de tal manera que delimite al actual espacio urbano.

La función residencial coexiste con vestigios de la actividad agraria, relegada en la actualidad a algunas parcelas situadas en la zona inferior del barranco o bien mediante la adecuación de algunas de sus laderas mediante el sistema de terrazas ó banales. En líneas generales son pequeñas parcelas de escasa significación espacial y económica.

Junto al área residencial y compartiendo espacios se ubican diferentes servicios y equipamiento urbanos.: zonas deportivas, educativas, mercados, etc.

El resto del espacio aparece constituido por las laderas en las que se mantiene una vegetación natural o seminatural, áreas en las que las elevadas pendientes han dificultado su puesta en explotación.

Como se ha señalado, la traza en esta zona se plantea por el borde de la zona urbanizada, situada al borde mismo del barranco. Con el fin de minimizar los impactos sobre las construcciones (inevitable en el caso de algunas) se plantea un trazado sustentado por pilotes en una parte de su desarrollo.

La Circunvalación Norte, a la altura de la confluencia del barranco de Gonzalñez con el de Santos, abandona la zona urbana para atravesar por el norte el Pico Cho Canino. Se trata de una nueva zona naturalizada, en la que la afección directa se minimiza por la ejecución de diferentes túneles que salvan los accidentes geográficos del área.

La traza penetra en un espacio con caracteres físicos claramente diferenciados. La abrupta orografía relacionada con el Macizo de Anaga deja paso a superficies de menores pendientes, a raíz de lo cual la intervención humana ha permitido adecuar dichas superficies para destinarlas a su puesta en explotación con fines agrarios.



Foto aérea en la que se ha superpuesto el trazado futuro de la zona situada al norte del Barrio de Las Nieves, entre la Carretera de Los Valles y La Verdellana.

En la actualidad, algunas parcelas han perdido el usos agrario original, de tal manera que ha cesado la explotación de las mismas, presentado una imagen de abandono reflejo de las nuevas circunstancias por las que atraviesa la economía local. Constituyen por ello un mercado potencial para aquellos que mantienen las explotaciones agrarias en producción y vean afectado la superficie de las mismas por la ocupación directa generada por la infraestructura que se plantea.

En esta zona, en la confluencia con la carretera de los Valles se plantea la ejecución de una nueva glorieta, a partir de la cual, y ya en superficie, el vial propuesto se dirige hacia el Pico Cho Canino, si bien atraviesa la zona de Las Naves mediante un túnel que en superficie, y en el cruce con el Valle Vinagre permite la ejecución de una glorieta de conexión con el viario que discurre por el citado valle (Glorieta Fina España). A partir de ella, bordea por el norte mediante un nuevo túnel la zona de Cho Canino.



Barranco de Gonzalíñez. En medio de la zona urbana, su espacio permitirá la ejecución del enlace de conexión de la Circunvalación Norte con la TF-13.

Atravesada la zona del Pico Cho Canino, el trazado propuesto penetra en la zona suburbana de La Laguna. Se plantea una nueva glorieta en el cruce con el Barranco Colino (Glorieta Colino) con la que se conecta con la zona de la Estación Depuradora y naves industriales adyacentes y el Barrio La Hinojosa. En superficie, en la confluencia con Vía de Ronda se plantea un nuevo enlace de conexión entre ambas arterias viarias del Área Metropolitana. Este enlace se plantea en la zona del Barranco de Gonzalíñez con la incidencia de tal actuación sobre este espacio de barrancos y laderas

Las zonas urbanas del margen norte de la aglomeración integrada por Santa Cruz de Tenerife y La Laguna se caracteriza por la existencia de una serie de naves industriales constituidas a modo de pequeños polígonos donde coexisten los pequeños talleres con

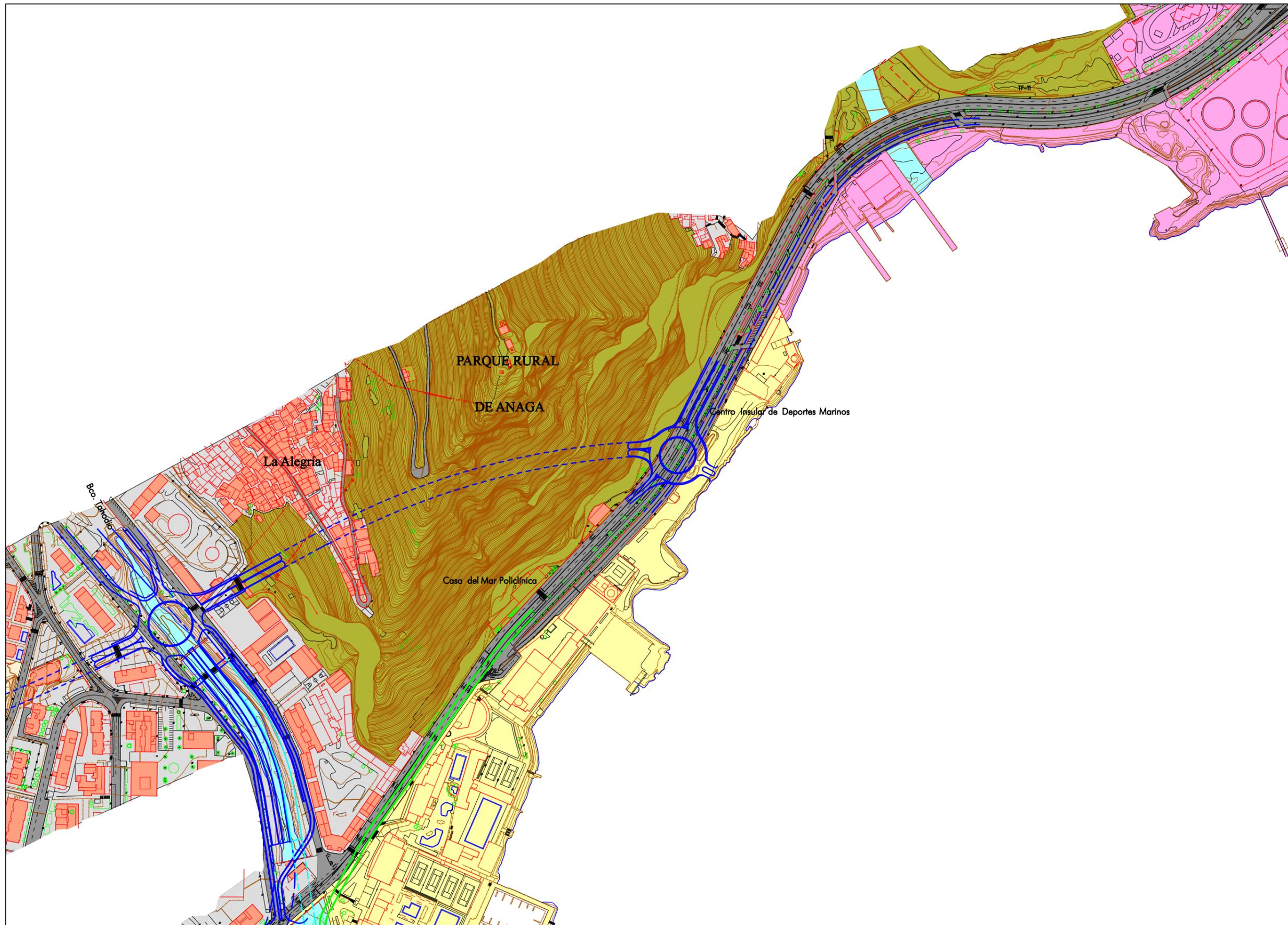
aquellas otras empresas destinadas al almacenamiento y distribución de diferentes productos. Junto a ellas, diferentes barriadas a las que el nuevo trazado para la Circunvalación Norte junto con las intersecciones propuestas, permite una mayor y más directa integración con el resto del Área Metropolitana.

Se encuentran en la zona diferentes tipologías edificatorias, ya que junto a las manzanas cerradas de viviendas que aparecen en la zona de La Verdellana, en los límites de Finca España se han ejecutado una serie de urbanizaciones que mantienen la tipología imperante en esta área: la de viviendas unifamiliares adosadas con parcela individual, modelo que, en Pueblo Hinojosa, es el predominante.

En resumen, la Circunvalación Norte se ejecuta por unos espacios con interesante variedad paisajística con traducción en la realidad socioeconómica: espacios naturales de las laderas de Anaga, espacios de tradición agraria (zona de la carretera de Los Valles) en estado de retroceso ante el desarrollo urbano y la competencia frente a los nuevos usos y actividades, proceso constructivo reciente en su establecimiento o bien integrante de unidades y barriadas establecidas en los inicios del desarrollo urbano...

La definición del trazado motiva que la afección directa generada por el vial que se estudia quede minimizada sobre los factores socioeconómicos por discurrir en amplias zonas por espacios que no son objeto de explotación ni ocupación directa por la población. La ejecución del proyecto ha de incidir de manera positiva en un ámbito espacial superior, por la clara mejora que ha de representar sobre el conjunto de los movimientos de tráfico con la incidencia que ello ha de generar en las conexiones del área con el exterior.

Se presentan a continuación los planos de usos del suelo en los que puede observarse las incidencias que el trazado presenta sobre las delimitaciones de los aprovechamientos establecidos y diferenciados.



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA
VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA
DE TENERIFE

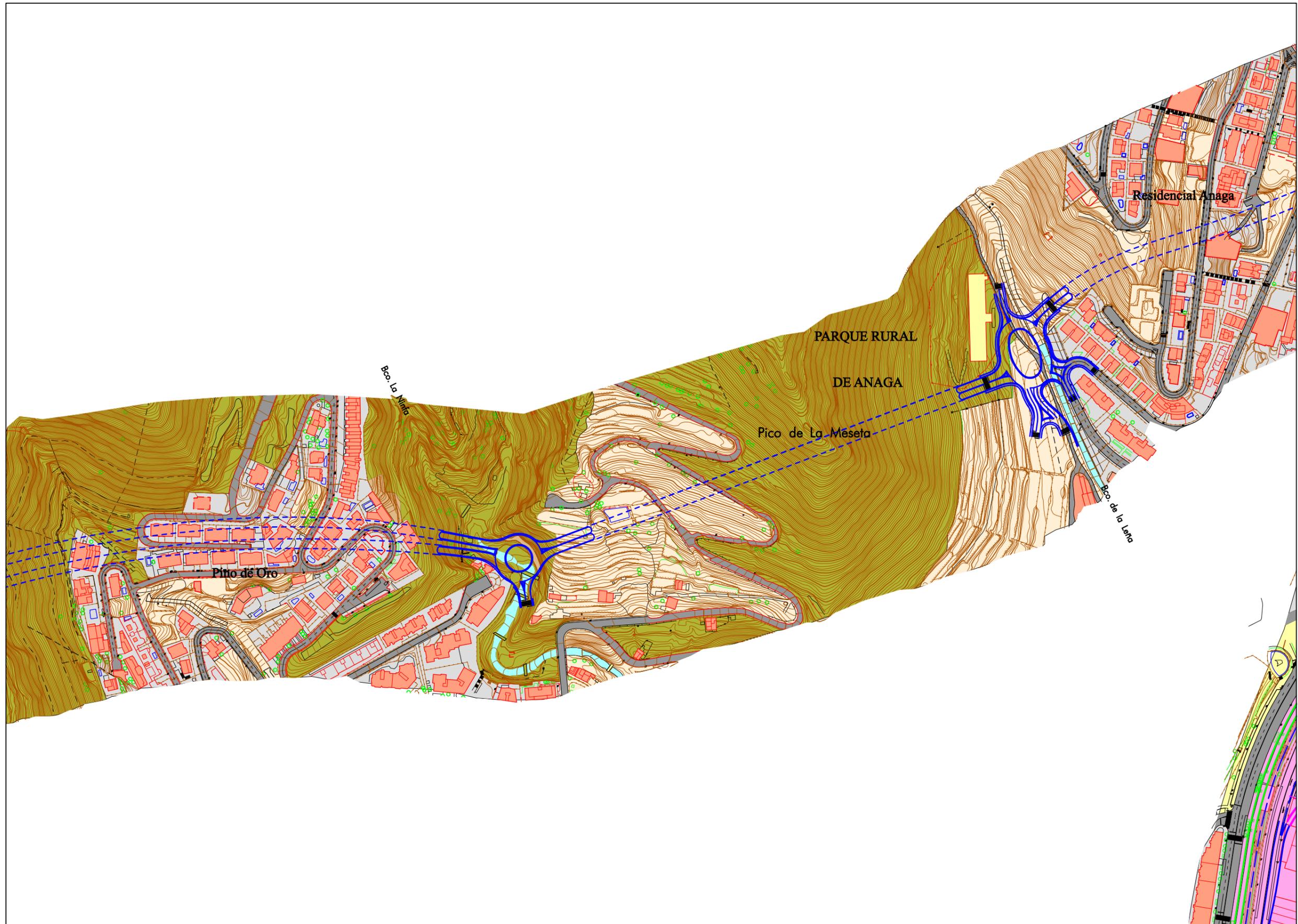


EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:
AFAXI

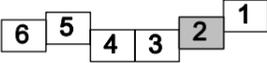
N
e. 1: 2.000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
USOS DEL SUELO

Hoja 1 de 6 Abril 2.006



DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA
VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA
DE TENERIFE

Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras,
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

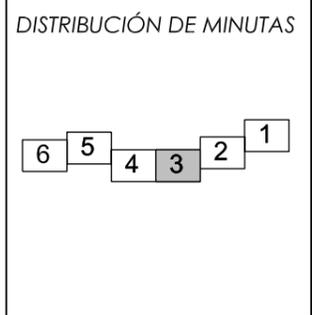
N e. 1: 2.000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
USOS DEL SUELO

Hoja 2 de 6 Abril 2.006



Término Municipal de Santa Cruz de Tenerife



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA
VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA
DE TENERIFE

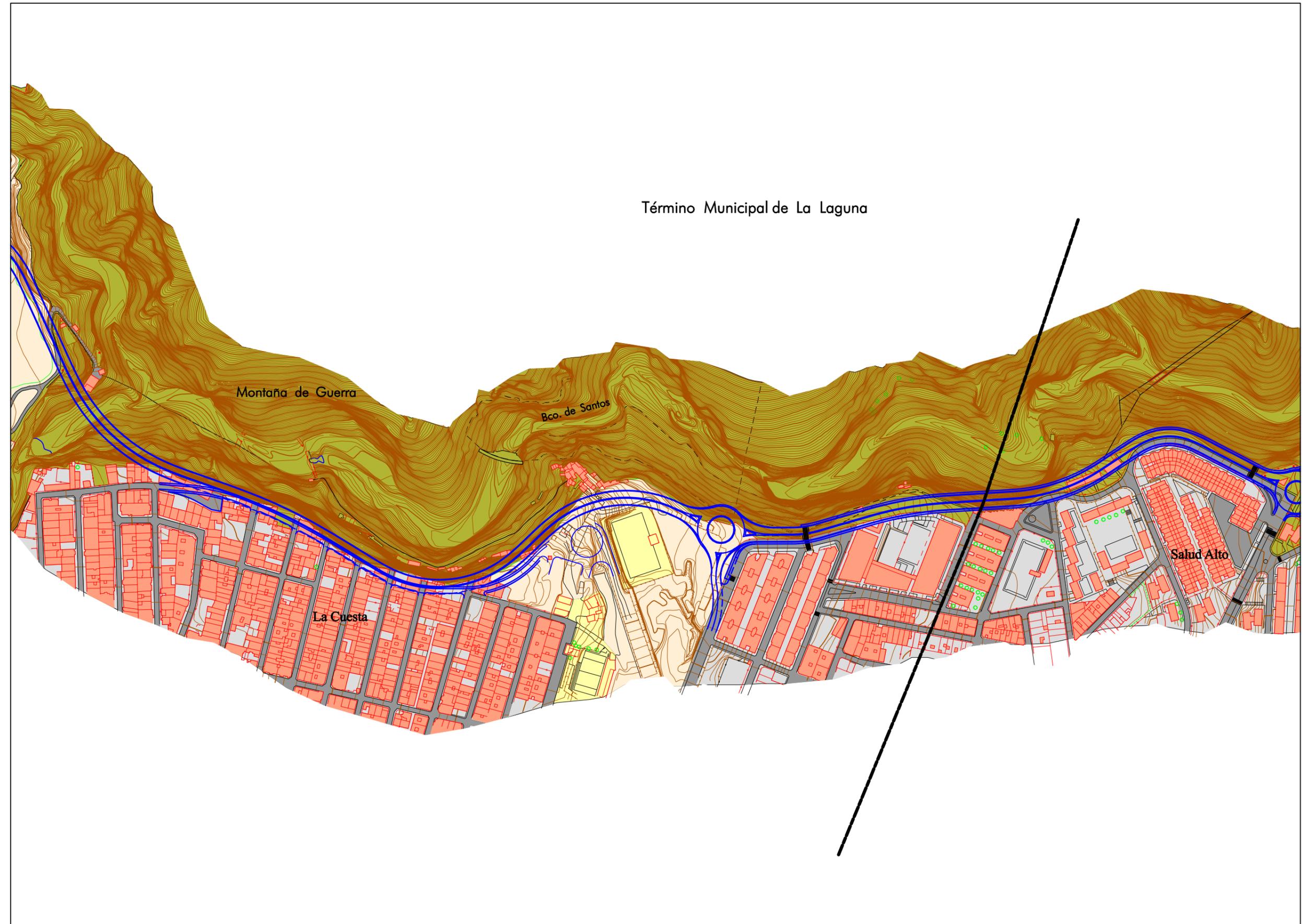
Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras,
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

e. 1: 2.000
Original en A1

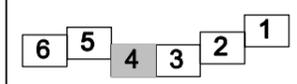
CIRCUNVALACIÓN NORTE
USOS DEL SUELO

Hoja 3 de 6 Abril 2.006



Término Municipal de La Laguna

DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

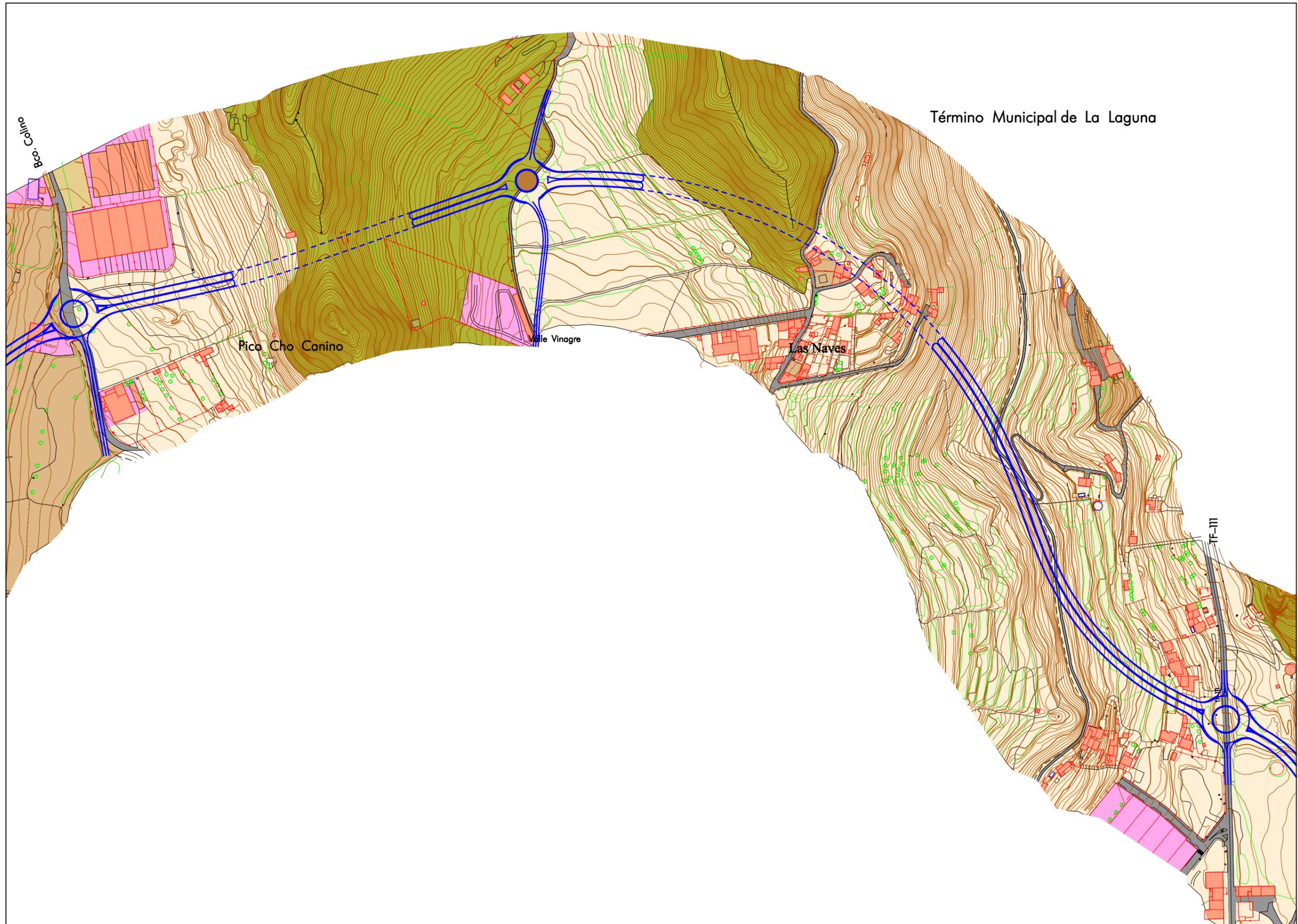
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA
VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA
DE TENERIFE



EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:
AFAXI

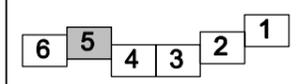
N
e. 1: 2.000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
USOS DEL SUELO



Término Municipal de La Laguna

DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

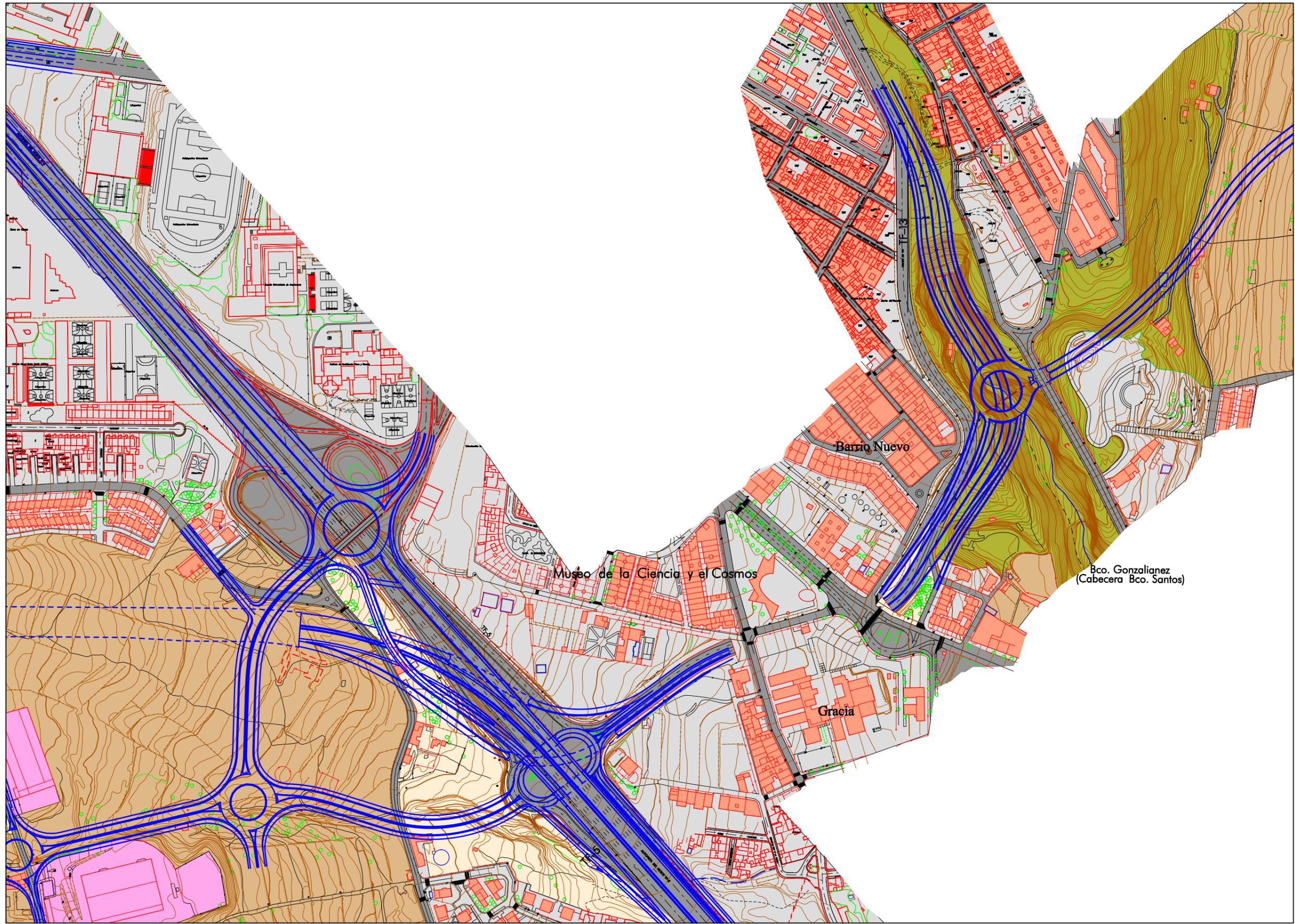
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL
DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA
VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA
DE TENERIFE

Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras,
Transportes y Vivienda

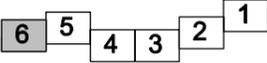
EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

N
 e. 1: 2.000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
USOS DEL SUELO



DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA

- Red viaria
- Zonas urbanas
- Áreas residenciales
- Áreas industriales
- Dotaciones y equipamientos
- Tierras de cultivo
- Tierras de cultivos abandonadas
- Zonas arbóreas consolidadas
- Zonas de barrancos y laderas

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:
AFAXI

es. 1: 2000
Original en A1

CIRCUNVALACIÓN NORTE
USOS DEL SUELO

Hoja 6 de 6
Abril 2006